

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Ter attentie van de Staatssecretaris  
Mevrouw W. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum 11 juni 2015  
Ons kenmerk 3753948  
Bijlage(n) 1  
Onderwerp PGO 3.0.

Geachte mevrouw Mansveld,

Raad van Commissarissen

**Bezoekadres**  
De Inktpot  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

**Postadres**  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

De Raad van Commissarissen heeft zich het afgelopen jaar een aantal keren gebogen over het Prestatiegericht onderhoud (PGO). In de vergadering van de Raad van 2 november 2014 is uitgebreid aandacht besteed aan het al dan niet in compliance zijn. Een en ander heeft geresulteerd in een brief d.d. 13 november 2014 van de zijde van de directie waarin deze problematiek met u gedeeld is en uitdrukkelijk is gevraagd om de daarbij aan de orde zijnde afweging juridisch (Landsadvocaat) te toetsen. Met de brief van de Secretaris-Generaal van 10 december 2014 is daarover helderheid ontstaan en deze is bepalend voor het verdere proces. Er is uitdrukkelijk gekozen voor een juridisch robuuste transformatiestrategie, waarbij de huidige situatie van non-compliance met geldende aanbestedingsregels zo kort mogelijk moet worden gehouden.

In de brief van 13 november 2014 wordt ook aandacht besteed aan een pilot in dit kader: "Als eerste fase van het convenant zijn inmiddels 4 andere gebieden in de vorm van pilotgebieden gecontracteerd volgens PGO 3.0. De aanbesteding van deze 4 is enkelvoudig ondershands geschied met grenswaarden zoals beschreven in het convenant. Aangezien deze contracten zijn omgezet omwille van het experimentele karakter en om te oefenen met de nieuwe PGO 3.0. contract is bewust niet gekozen voor openbare aanbesteding, maar voor een pilot voor elk van de spooraanneemers".

In de brief van de Secretaris-Generaal van 13 december 2014 wordt hieraan niet afzonderlijk aandacht besteed.

In deze periode heeft de compliance-officer van ProRail in een gesprek met de voorzitter van de Raad melding gemaakt van een aantal signalen met betrekking tot de compliance aspecten van de genoemde pilots. De compliance-officer heeft daarbij een rapport van haar bevindingen overhandigd. De Raad heeft op basis daarvan in haar vergadering van 21 november 2014 besloten een extern onderzoek in te stellen. Ook in contacten met het Ministerie (aandeelhouder en beleid) is daarover informatie verstrekt. Het onderzoek is opgedragen aan PWC en is vanuit de Raad begeleid door de voorzitter van de Audit Commissie.

De Raad heeft inmiddels het gedetailleerde rapport van PWC ontvangen. Het rapport laat zien dat er geen sprake is van persoonlijke verrijking of bevoordeling.

Wel moet worden vastgesteld dat de contracten niet in lijn zijn met de aanbestedingsregels en dat deze pilots – gelet op de looptijd - resulteren in een non-compliance tot 2024. De overwegingen die daarbij doorslaggevend zijn geweest zijn van operationele aard en gelijk aan de vermelde in de brief van 13 december 2014. Overwegingen van operationele aard die geen rechtvaardiging vormen om van het aanbestedingsrecht af te wijken.

Daarnaast wordt in het rapport stil gestaan bij de contracteerprijs en de verschillen daarbij tussen A(fdeling) K(ostenmanagement en I(nkoop) en de tracemanagers. Een punt waaraan de Raad in het verdere vervolg aandacht zal besteden en door de President-directeur moet worden betrokken bij de nieuwe inrichting van het proces.

De Raad heeft besloten om de bevindingen in het rapport te leggen naast de voorgenomen aanbesteding van de volgende PGO contracten (2015). Deze toetsing zal betekenen dat de aanbesteding later zal plaats vinden dan oorspronkelijk is aangenomen.

Voorts hebben we besloten met de betrokken aannemers te spreken over deze non-compliance situatie die noch in het belang is van ProRail, noch in het belang van de “gebonden” spooraanneemers. Wij realiseren ons zeer wel het uitgangspunt “afpraak is afspraak”, desalniettemin menen wij dat een gesprek op zijn plaats is, waarbij gesproken zal worden over tussentijdse evaluatie, opnieuw aanbesteden bij onder performance, verkorting van de contractduur etc.

Het PWC rapport besteedt ook aandacht aan het fenomeen van de “gebonden” aannemers. Immers er is sprake van toegelaten aannemers. Weliswaar kunnen ook andere aannemers daarvoor kwalificeren, maar daaruit vloeit wel enige beperking voort. Hierdoor kunnen eenvoudig afhankelijkheden ontstaan. Die bijzondere situatie leidt er ook toe dat bij enig dispuut de aannemers zich wenden tot het ministerie. De indruk kan zo maar ontstaan van een “hof van appel”. In het gesprek over de afbakening van de rollen van de aandeelhouder en de Raad een punt dat in de komende besprekingen zeker aandacht verdient.

De Raad meent er goed aan te doen u langs deze weg te informeren over het uitgevoerde onderzoek en de daaraan verbonden conclusie van voortgezette non-compliance tot 2024. De Raad zal zich in gesprekken met de aannemers inzetten om tot een wijziging van deze situatie te komen (gericht op het verkorten van de periode van non-compliance) en zal u van de voortgang op de hoogte houden.

De Raad heeft de President-directeur gevraagd de lessen van dit onderzoek uitdrukkelijk te betrekken bij de vormgeving en inrichting van de voorgenomen aanbesteding van drie PGO-contracten in 2015. In het verlegde daarvan is hem gevraagd het proces binnen ProRail zodanig in te richten dat herhaling voorkomen wordt en dat verantwoordelijkheden helder worden belegd. De Raad beschouwt dit als een situatie van “eens en nooit meer”.

Tot slot. Een onderzoeksrapport als het onderhavige bevat een gedetailleerde beschrijving van het hele proces en de personen die daarin rollen hebben vervuld. Een dergelijk rapport leent zich derhalve niet om met anderen te delen. De conclusies van de bevindingen moeten echter wel gedeeld worden. Wij hebben PWC gevraagd een geanonimiseerde samenvatting daarvan te maken. U treft dit bijgaand aan.

Vanzelfsprekend [zijn](#) wij tot een toelichting bereid.

Hoogachtend,

Hans Alders  
President-commissaris